

埼玉県東西軸道路検討会

令和3年12月10日

目次

1.	埼玉県東西軸道路検討会の進め方	・・ 2
2.	埼玉県圏央道以南地域の地域特性、交通課題	・・ 4
3.	1 埼玉県東西軸道路に求められる機能	・・ 16
	2 周辺地域の土地利用状況	・・ 19
4.	埼玉県東西軸道路検討会のとりまとめ（案）	・・ 25

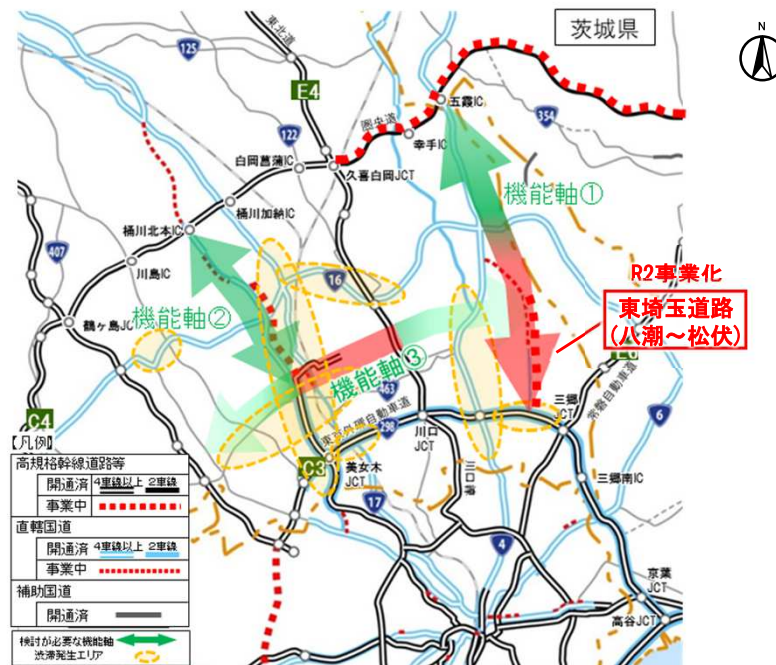
1. 埼玉県東西軸道路検討会の進め方

1. 埼玉県東西軸道路検討会の進め方

■ 令和2年3月 第3回埼玉県渋滞ボトルネック検討WG

- 機能軸①②③について、圏央道以南地域のポテンシャルを十分に発揮させるため、現在の都市計画や事業中箇所の進捗状況を踏まえながら、規格の高い道路ネットワークの計画の具体化に向け検討を実施。
- 機能軸③について、外環道（三郷南～高谷）開通後の交通状況の変化等に対応するため、**埼玉新都心線～東北道を始めとして東西軸の効果的な対策等の検討を進める。**

※機能軸③の埼玉新都心～東北道を始めとして東西軸については、**詳細な検討を進める場を設けて、効果的な対策等の検討を進める。**



※ 矢印は具体的なルートを示したものではありません。

埼玉県圏央道以南地域で検討が必要な機能軸

■ 令和3年12月10日 埼玉県東西軸道路検討会(今回)

【埼玉県圏央道以南地域の地域特性、交通課題】

- ・ 地域特性と交通状況
- ・ 外環道開通後の交通状況の変化
- ・ 物流施設の新規立地
- ・ 人口の動向(区画整理、団地リノベーション等)
- ・ エリア毎の交通状況
- ・ 東西方向の交通状況

【埼玉県東西軸道路に求められる機能】

- ・ 上位計画
- ・ サービス水準

【周辺地域の土地利用状況】

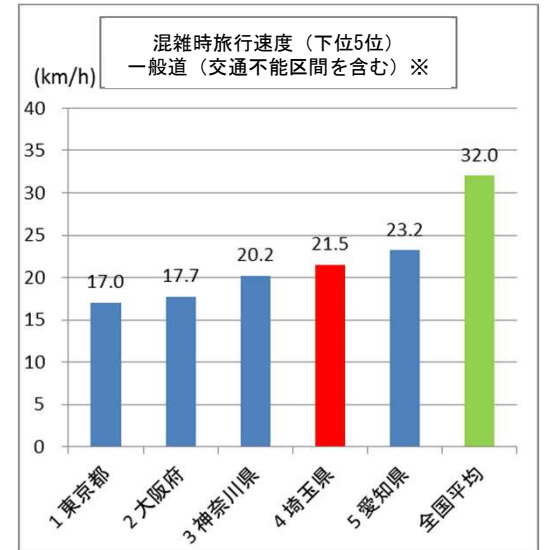
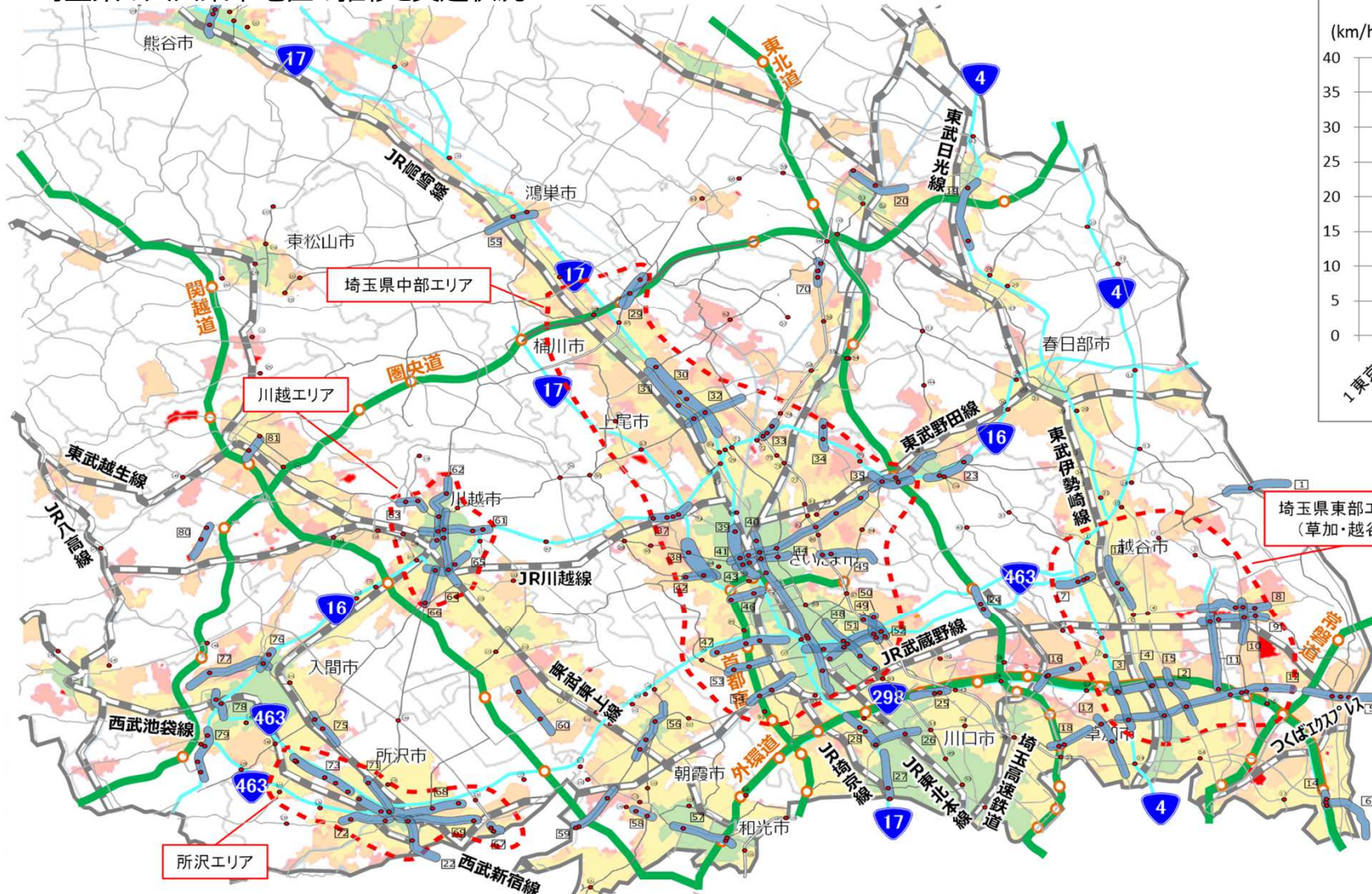
- ・ 東西軸道路周辺の状況
- ・ 配慮すべき周辺環境

2. 埼玉県圏央道以南地域の地域特性、交通課題

2. (1) 地域特性と交通状況 ～市街地形成と主要渋滞箇所～

- 埼玉県は鉄道が道路に先行して整備され都心とアクセスしており、**鉄道沿線を中心に宅地開発が進み市街地が形成**されている。
- 埼玉県中部エリア、埼玉県東部エリアなど既成市街地で渋滞が発生しており、埼玉県は混雑時旅行速度が**全国ワースト4位**となっている。また、基幹ネットワークとなる高速道路のIC周辺道路などにおいて渋滞が発生している。

■埼玉県の人口集中地区の推移と交通状況



出展: H27道路交通センサス

凡例

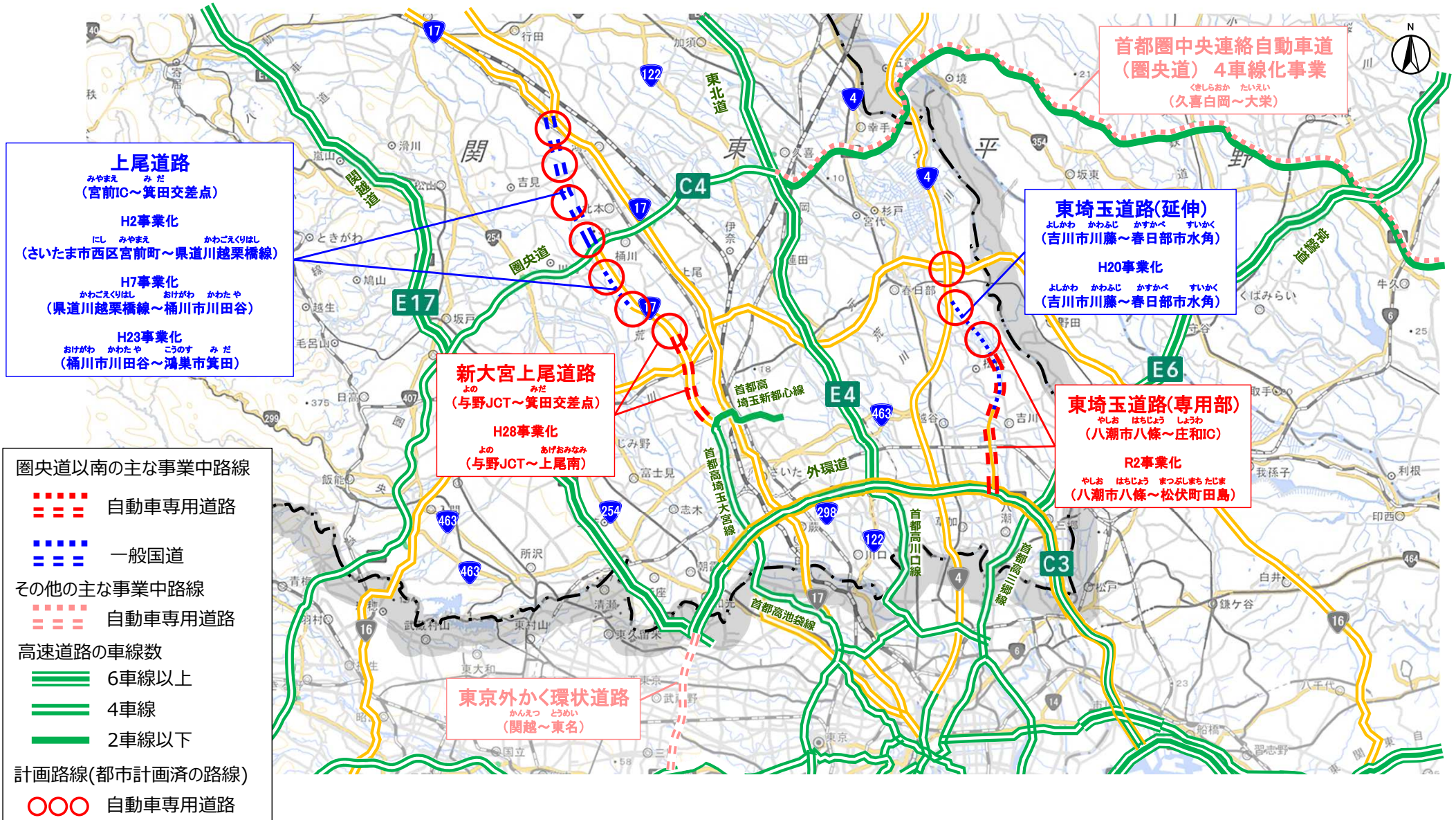
- IC 自動車専用道路
- 一般国道
- 鉄道 (在来線)
- <主要渋滞箇所 (一般道)>
 - 箇所
 - 区間
 - エリア
- <人口集中地区データ>
 - 昭和35年
 - 昭和50年
 - 平成2年
 - 平成22年
 - 平成27年

出典: 国土数値情報 人口集中地区データ

※平成27年度全国道路・街路交通情勢調査時点、圏央道以南エリア内では、「国道468号圏央道(桶川北本IC～白岡菖蒲IC)」「国道468号圏央道(境古河IC～つくば中央IC)」「国道17号上尾道路(川田谷(狐塚)交差点～小敷谷東交差点付近)」「国道16号入間狭山拡幅」「県道さいたま菖蒲線(第二産業道路)(大和田工区)」「県道越谷八潮線(西方工区)」「東京外かく環状道路(三郷南IC～高谷JCT)」は未開通である。
 混雑時旅行速度: 朝2時間(7時から8時台まで)、夕2時間(17時から18時台まで)のそれぞれの時間帯において平均旅行速度を集計し、その遅い方の時間帯の旅行速度

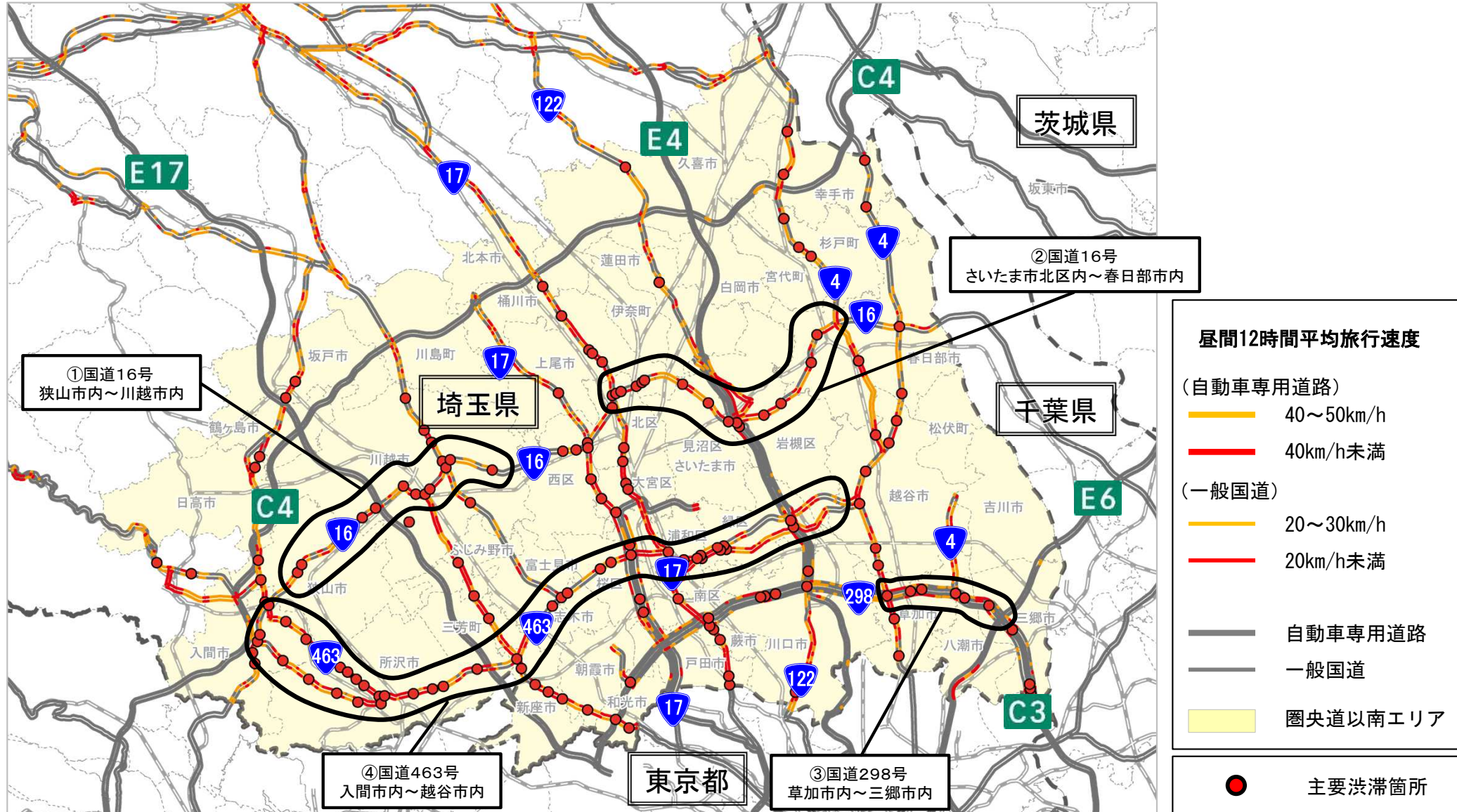
2. (1) 地域特性と交通状況 ～道路網の整備状況～

- 埼玉県の圏央道以南の南北軸では、現在、「東埼玉道路」と「上尾道路」、「新大宮上尾道路」を事業中。
- 東西軸は首都圏中央連絡自動車道(圏央道)の東北道～東関東道の4車線化を事業中。



2. (1) 地域特性と交通状況 ～昼間12時間平均旅行速度～

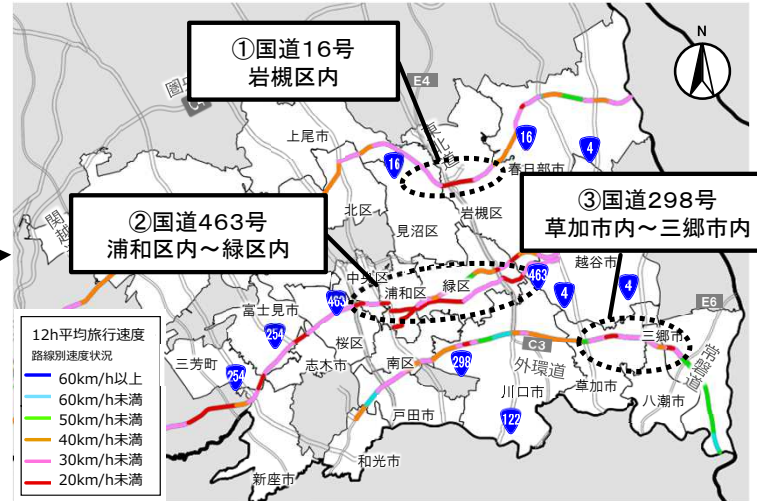
○東西軸では、国道16号の狭山市内～川越市内(①)とさいたま市北区内(国道17号)～春日部市内(国道4号)(②)、国道298号の草加市内(国道4号)～三郷市内(常磐道)(③)、国道463号については入間市内～越谷市内(④)の広い範囲で速度低下が顕著である。



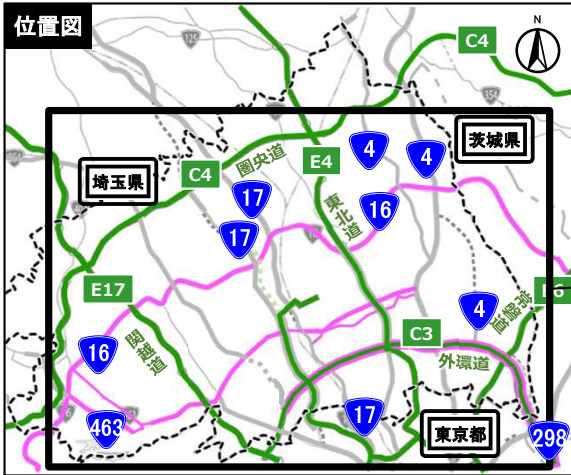
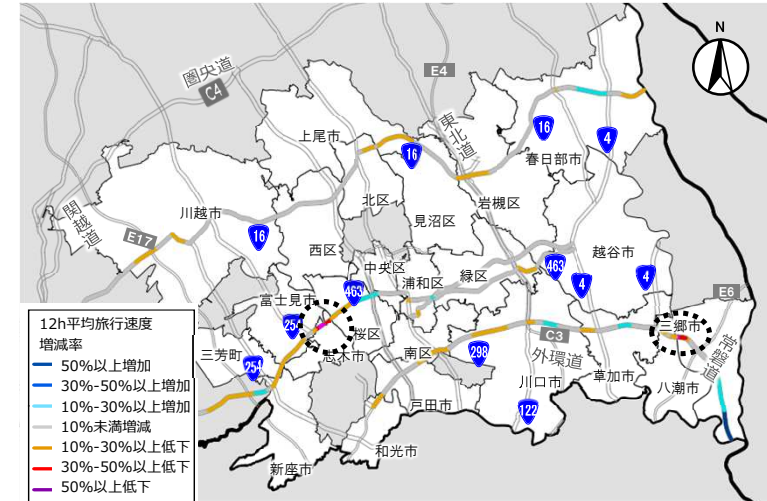
2. (2)外環道(平成30年6月)開通後の交通状況の変化と効果 ~一般国道~

- 外環道開通1年後の旅行速度は、国道16号の岩槻区内(①)、国道463号の浦和区内~緑区内(②)、国道298号の草加市内~三郷市内(③)において速度が低く、県平均より低下。開通2年後においても、県平均より低下し、同様の傾向。
- また、外環道開通1年後の渋滞損失時間は、開通前より1.2倍増加し、県平均の約1.7倍。特に国道16号のさいたま市内、国道298号の三郷市内の損失が多い。開通2年後においても、県平均の約1.7倍で同様の傾向。

【令和元年の平均旅行速度】



【開通前後平均旅行速度の変化】※平成30年から令和元年



出典
 ○渋滞損失時間
 平成27年度全国道路・街路交通情勢調査
 ETC2.0プローブ
 外環道開通前:平成30年5月
 開通一年後:令和元年7月
 開通二年後:令和2年7月

○平均旅行速度
 ETC2.0プローブ
 外環道開通前:平成30年5月平日
 開通一年後:令和元年7月平日
 開通二年後:令和2年7月平日

○当該エリア
 さいたま市(西区、北区、見沼区、中央区、桜区、浦和区、南区、緑区、岩槻区)、川越市、川口市、春日部市、上尾市、草加市、越谷市、戸田市、志木市、和光市、新座市、富士見市、三郷市、八潮市、三芳町

○当該エリアの対象路線: 国道16号、298号、463号

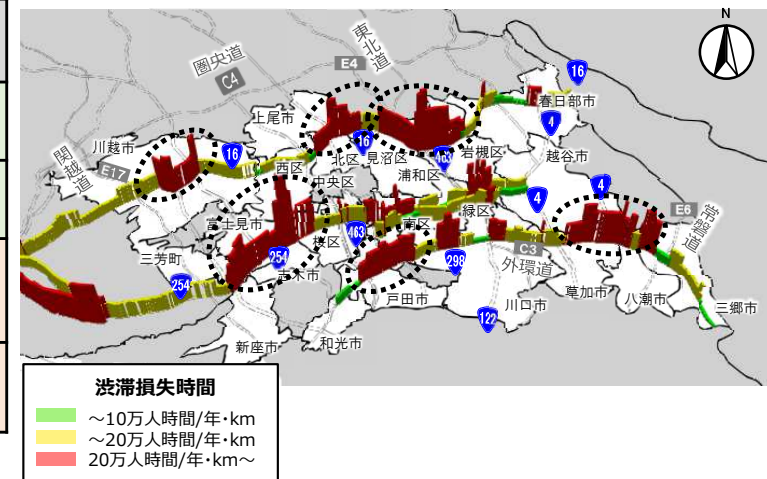
■開通後の比較表

※一般国道の規制速度は60km/h

項目		外環道開通前 (平成30年)	開通1年後 (令和元年)	開通2年後 (令和2年)
平均旅行速度	当該エリア	26.5 Km/h	24.5 Km/h (平均より17%低い)	24.7 Km/h (平均より17%低い)
	埼玉県平均※	30.0 Km/h	29.4 Km/h	29.8 Km/h
渋滞損失時間	当該エリア	17.2 万人時間/年km	19.8 万人時間/年km (平均の1.7倍)	17.6 万人時間/年km (平均の1.7倍)
	埼玉県平均※	10.3 万人時間/年km	11.6 万人時間/年km	10.5 万人時間/年km

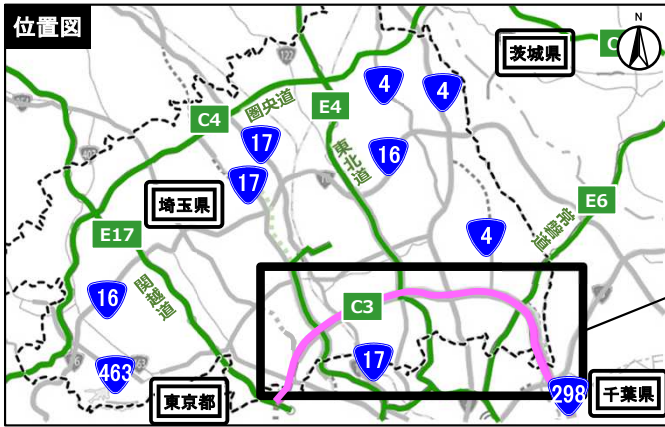
※埼玉県平均: 高速道路を除く、埼玉県内の一般国道の平均

【令和元年の渋滞損失時間】



2. (2)外環道(平成30年6月)開通後の交通状況の変化と効果 ~自動車専用道路~

- 外環道開通1年後の旅行速度は、川口JCT～三郷JCT間の速度低下が顕著であり、開通前に比べ26%低下し、県平均(高速道路)に比べ24%低い。開通2年後においても、県平均より13%低く、同様の傾向。
- 外環道開通1年後の渋滞損失時間は開通前より約3.4倍増加し、県平均(高速道路)の約2.5倍。開通2年後においても、県平均の約1.5倍で同様の傾向。



【外環道(埼玉県区間)の渋滞損失時間と旅行速度の状況】

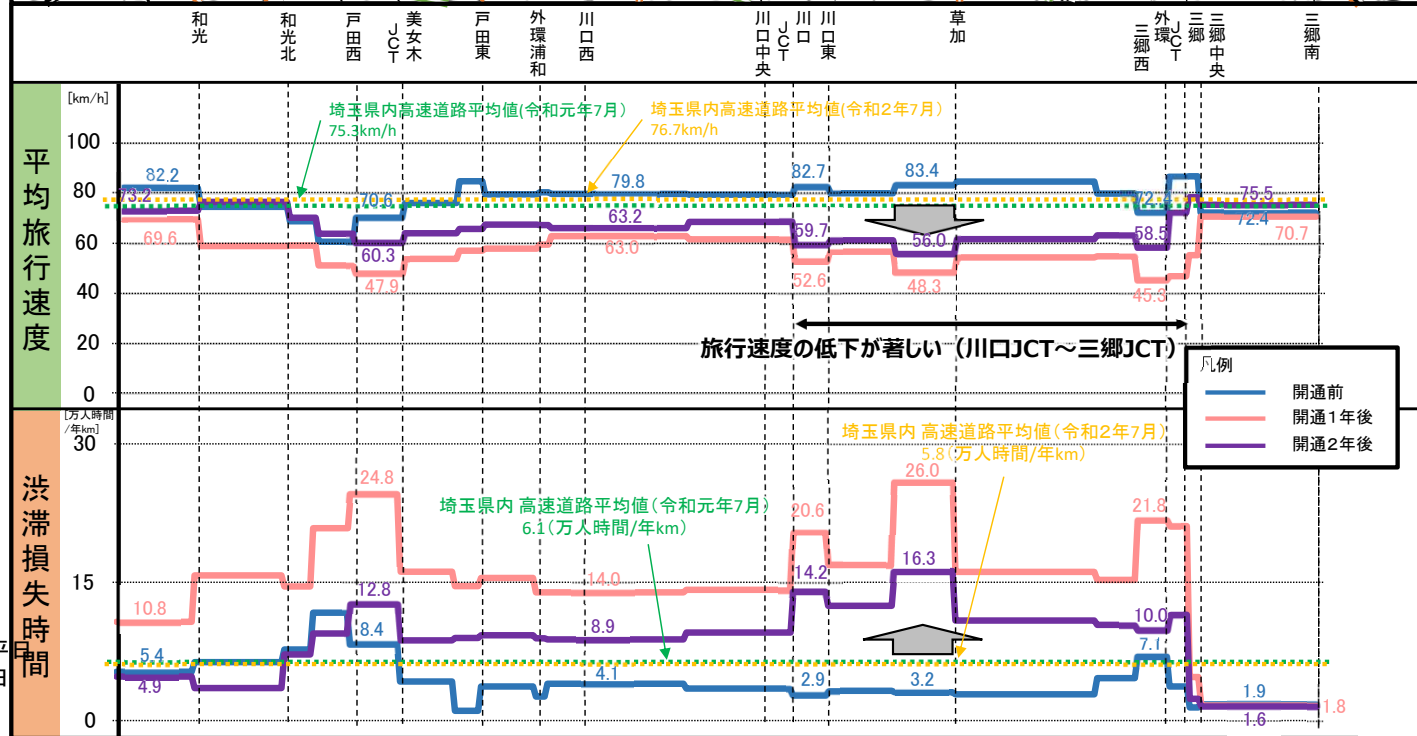


■ 開通前後の比較表

※外環道の規制速度は80km/h

項目		外環道開通前 (平成30年)	開通一年後 (令和元年)	開通二年後 (令和2年)
平均旅行速度	外環道	77.7 Km/h	57.6 Km/h (平均より24%低い) 26%低下	66.6 Km/h (平均より13%低い)
	埼玉県平均※	81.3 Km/h	75.3 Km/h	76.7 Km/h
渋滞損失時間	外環道	4.4 万人時間/年km	15.1 万人時間/年km (平均の2.5倍) 3.4倍増加	8.8 万人時間/年km (平均の1.5倍)
	埼玉県平均※	4.6 万人時間/年km	6.1 万人時間/年km	5.8 万人時間/年km

※埼玉県平均: 高速道路を除く、埼玉県内の一般国道の平均



凡例
— 開通前
— 開通1年後
— 開通2年後

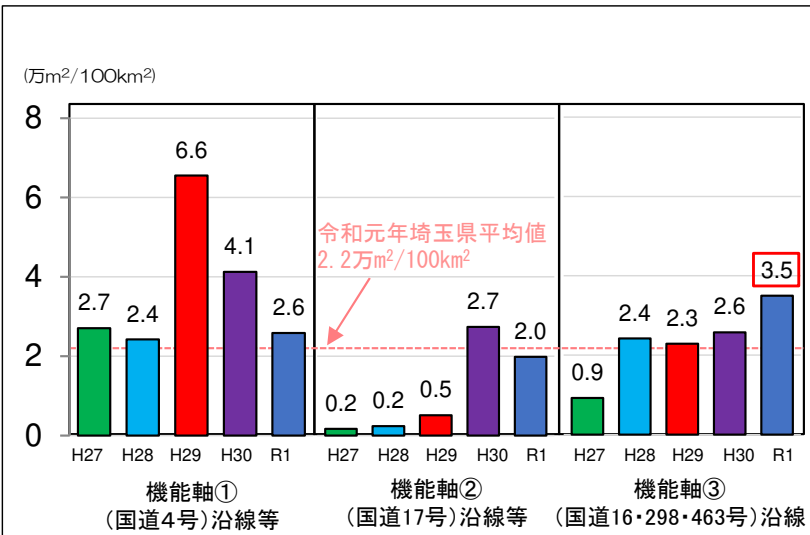
出典 ○ 渋滞損失時間 ○ 平均旅行速度
 平成27年度全国道路・街路交通情勢調査 ETC2.0プローブ
 ETC2.0プローブ
 外環道開通前: 平成30年5月平日
 開通一年後: 令和元年7月平日
 開通二年後: 令和2年7月平日

2. (3) 物流施設の新規立地

○千葉外環などの全体ネットワークが概成されるとともに、物流施設の新規立地については、近年機能軸①(国道4号)沿線で顕著な増加がみられ、令和元年においても企業立地敷地面積(100km²当たり)が2.6万m²と県平均(2.2万m²)を上回っている。

○また、機能軸③(国道16・298・463号)沿線においても増加傾向であり、令和元年は県平均(2.2万m²)の約1.6倍に当たる3.5万m²となっている。

■平成27年以降の新規企業立地計画の推移



出典:平成28年～令和2年版 日本立地総覧(日本立地ニュース社)

※機能軸①(国道4号)沿線

:圏央道以南の埼玉県の国道4号沿線市町

※機能軸②(国道17号)沿線

:圏央道以南の埼玉県の国道17号沿線市町(さいたま市は区ごと)

※機能軸③(国道16・298・463号)沿線

:圏央道以南の埼玉県の国道16・298・463号沿線市町(さいたま市は区ごと)

【令和4年2月竣工予定】

LOGI'Q狭山日高

- マルチテナント型物流施設
- 埼玉県狭山市
- 総敷地面積:5.21万m²

出典:東急不動産(株)

【令和3年10月竣工予定】

(仮称)中台南三丁目物流倉庫

- マルチテナント型物流施設
- 埼玉県川越市
- 総敷地面積:2.60万m²

出典:第一生命保険(株)

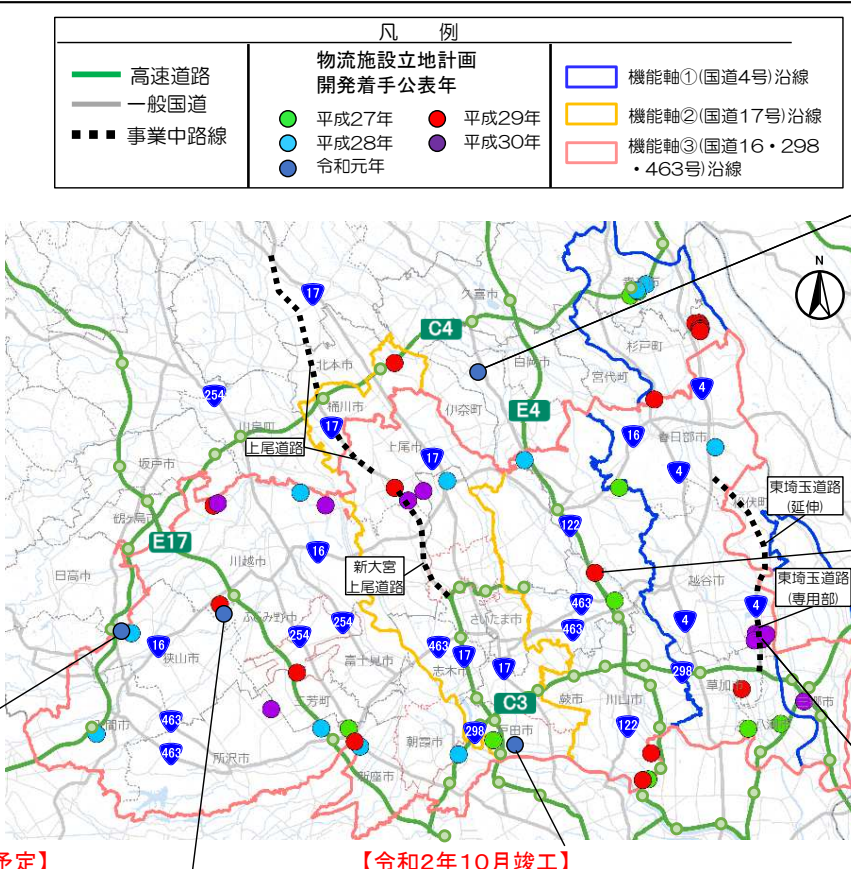
【令和2年10月竣工】

戸田ディストリビューションセンター

- マルチテナント型物流施設
- 埼玉県戸田市
- 総敷地面積:4.07万m²

出典:ESR(株)

■平成27年以降の物流施設の立地計画状況



【令和3年3月竣工】

ロジクロス蓮田

- マルチテナント型物流施設
- 埼玉県蓮田市
- 総敷地面積:4.96万m²

出典:三菱地所(株)

【平成30年6月竣工】

DPL浦和美園

- マルチテナント型物流施設
- 埼玉県さいたま市緑区
- 総敷地面積:3.71万m²

出典:大和ハウス(株)

【令和3年竣工予定】

プロジスパーク草加

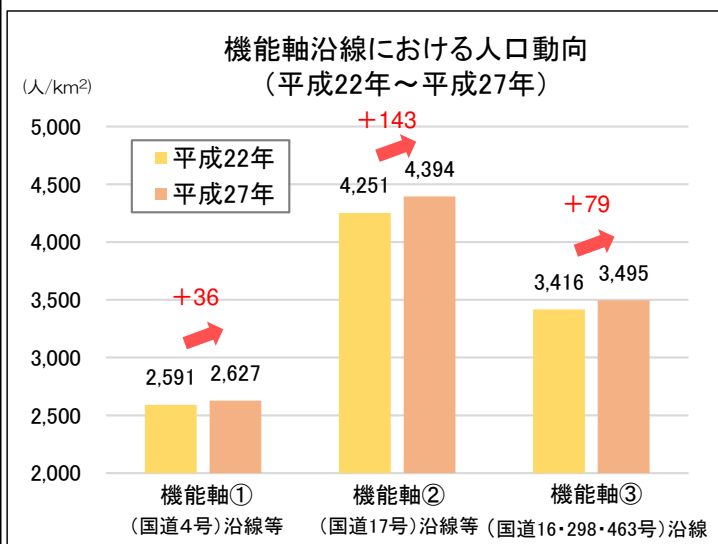
- マルチテナント型物流施設
- 埼玉県草加市
- 総敷地面積:6.88万m²

出典:プロジス

2. (4)人口の動向(区画整理、団地リノベーション等)

- 人口の動向については、平成22年から平成27年にかけて、機能軸①(国道4号沿線)、機能軸②(国道17号沿線)、機能軸③(国道16・298・463号沿線)ともに人口密度が増加しており、中でもさいたま市の国道463号沿線等で顕著となっている。
- また、機能軸①(国道4号沿線)や機能軸③の東部地区では、区画整理事業や団地建替事業といった住居系の開発が行われ、子育て世帯等の流入が促されている。

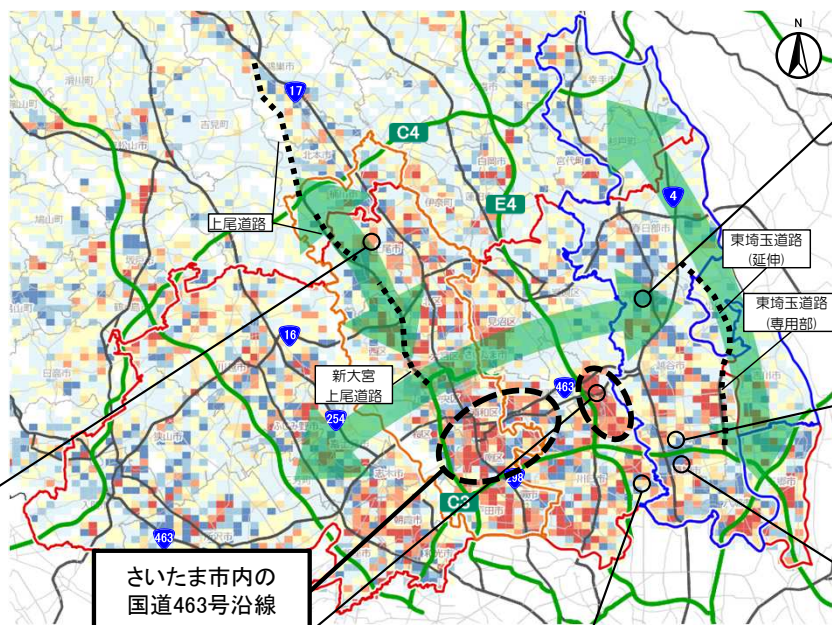
■平成22年～平成27年にかけての人口動向と区画整理事業等の状況



出典: 国勢調査(平成22年、平成27年)

- ※機能軸①(国道4号)沿線
: 圏央道以南の埼玉県の国道4号沿線市町
- ※機能軸②(国道17号)沿線
: 圏央道以南の埼玉県の国道17号沿線市町(さいたま市は区ごと)
- ※機能軸③(国道16・298・463号)沿線
: 圏央道以南の埼玉県の国道16・298・463号沿線市町(さいたま市は区ごと)

凡 例	
— 高速道路	国勢調査 メッシュ別人口の増減 (平成22年～平成27年) (人)
— 一般国道	■ -3000~-100
●●● 事業中路線	■ -100~-50
	■ -50~0
	■ 0~50
	■ 50~100
	■ 100~200
	■ 200~
	■ 機能軸①(国道4号)沿線
	■ 機能軸②(国道17号)沿線
	■ 機能軸③(国道16・298・463号)沿線



【平成27年1月入居申し込み開始】

武里団地リノベーション事業

- ・MUJI x UR団地リノベーションプロジェクト
- ・埼玉県春日部市
- ・3K、3DKの部屋



出典: UR都市機構、(株)良品計画

【平成30年6月入居開始】

ハラッパ団地・草加

- ・「団地リノベ」大規模リノベーション工事
- ・埼玉県草加市
- ・ドッグラン、貸農園、保育所を備え、「リノベーション」「テクノロジー」「コミュニケーション」がコンセプト



出典: ハラッパ団地・草加

【平成15年3月着手、実施中】

草加松原団地建替事業

- ・UR都市機構及び民間開発 約6,000戸の建替事業
- ・埼玉県草加市
- ・2022年度中には商業施設開業予定
- ・草加市都市マス「多世代交流推進モデル地区」



出典: UR都市機構、東武鉄道(株)

【平成28年9月換地処分】

こいずみ 小泉土地区画整理事業

- ・組合による区画整理事業
- ・埼玉県上尾市
- ・対象面積: 108.0ha



出典: 上尾市

【平成28年9月換地処分】

うらわ 浦和東部第二土地区画整理事業等

- ・埼玉高速鉄道線浦和美園駅と埼玉スタジアム2002を中心とした美園地区の一体的開発
- ・埼玉県さいたま市緑区
- ・周辺の土地区画整理事業と連携した開発



出典: さいたま市

【令和5年施工完了予定】

しんごう 新郷東部第2土地区画整理事業等

- ・住居系に加えて、商業系・工業系の土地利用を予定した一体的開発
- ・埼玉県川口市
- ・治水対策も兼ねており、公園や水辺環境も整備される

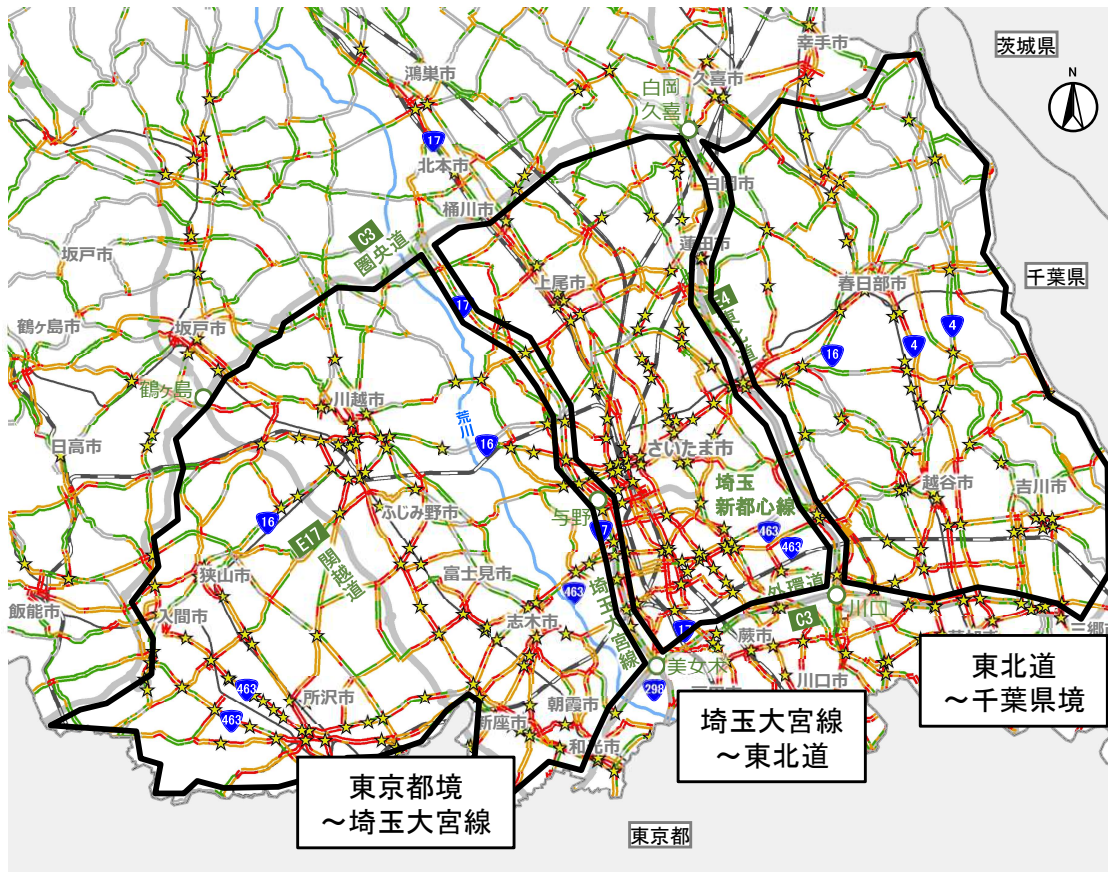


出典: 川口市

2. (5) 圏央道以南のエリア毎の交通状況 ～渋滞箇所・速度低下～

- 主要渋滞箇所は、埼玉大宮線～東北道が他のエリアに比べて多く分布し、エリア面積あたりの主要渋滞箇所の密度は、46箇所/100km²と最も高い。
- 埼玉大宮線～東北道は、昼間12時間旅行速度が30km/h以下の区間が多く、平均旅行速度も22.5km/hと最も低く、速度低下が著しい状況。

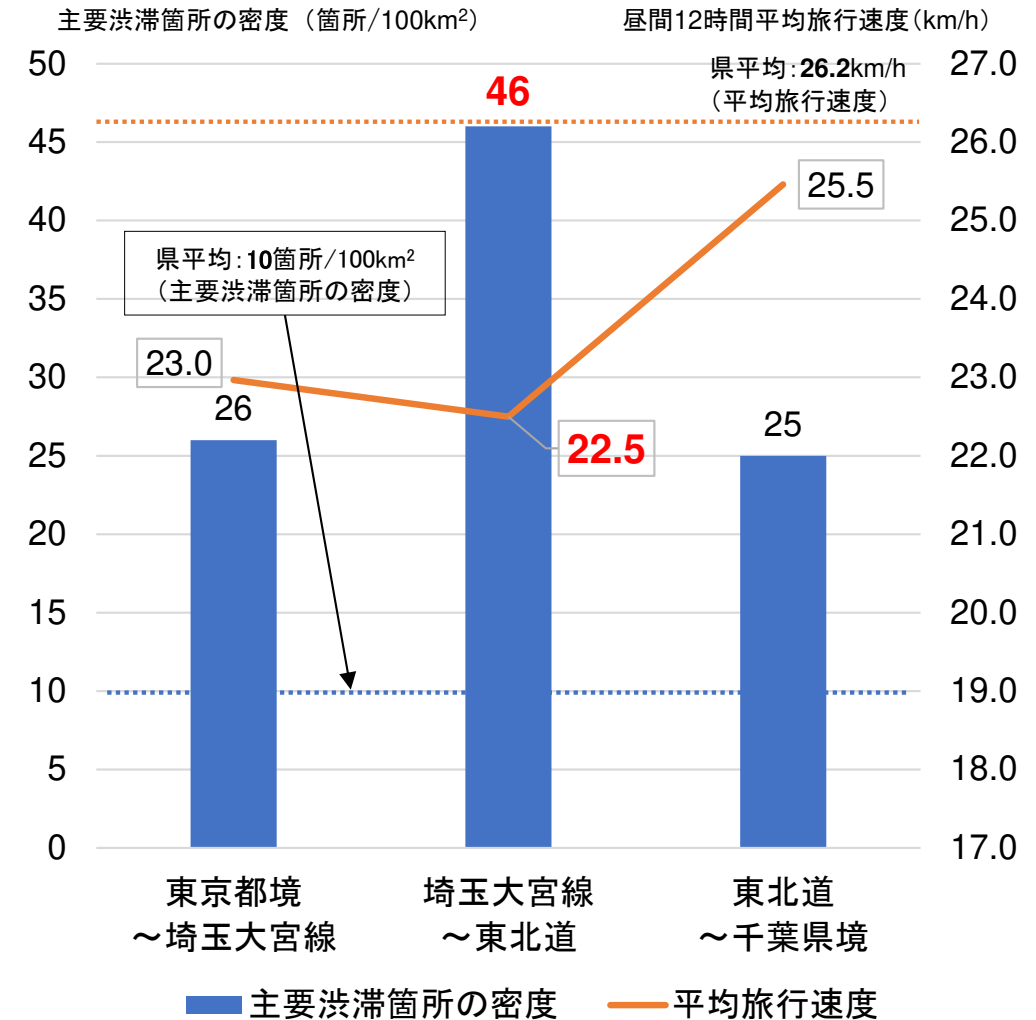
■エリア毎の主要渋滞箇所と速度低下の状況



(昼間12時間旅行速度)
 20km/h以下 30km/h以下 40km/h以下
 (その他凡例)
 ☆ 主要渋滞箇所 (令和元年)

資料：令和2年3月30日第3回埼玉県渋滞ボトルネック検討WG資料をもとに作成

■主要渋滞箇所の密度と平均旅行速度

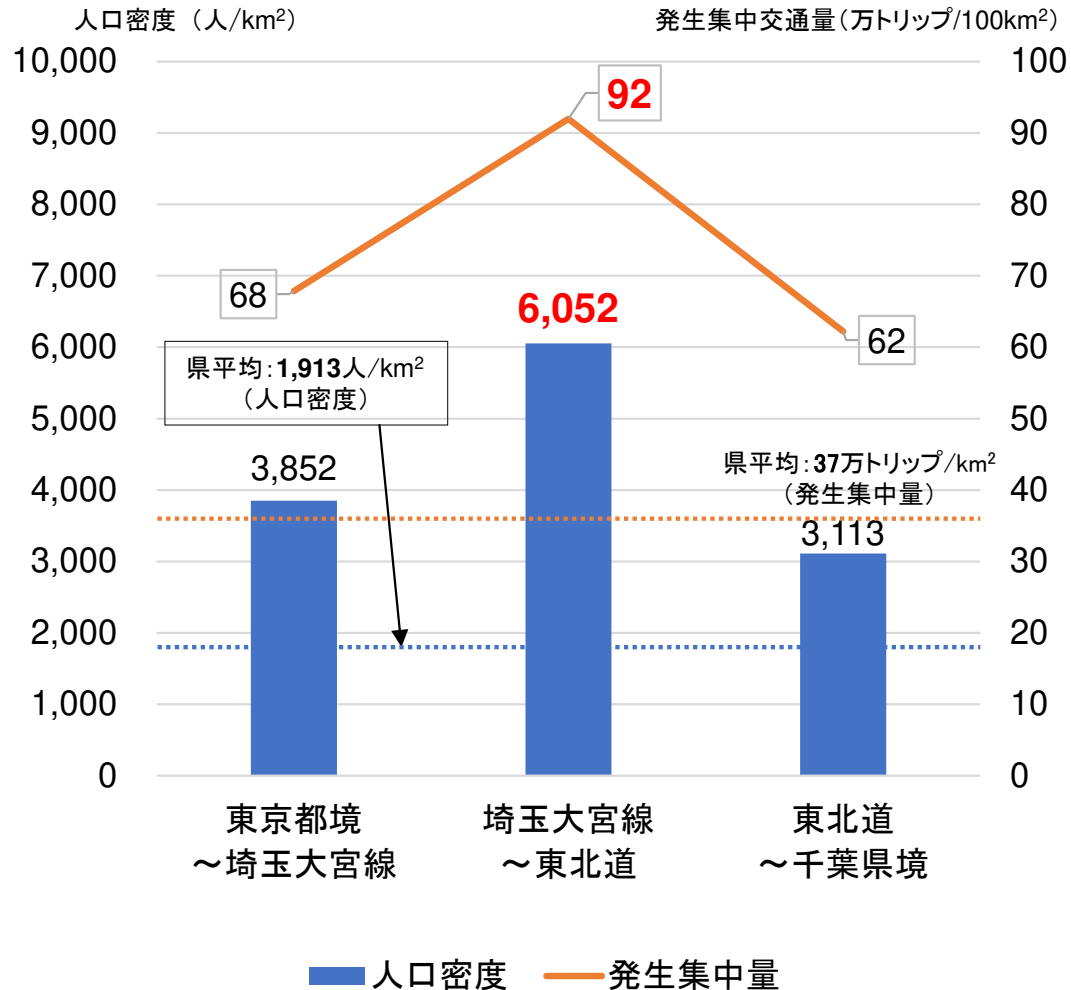


資料：ETC2.0プローブ情報 (令和2年7月) ※主要地方道以上を対象に集計

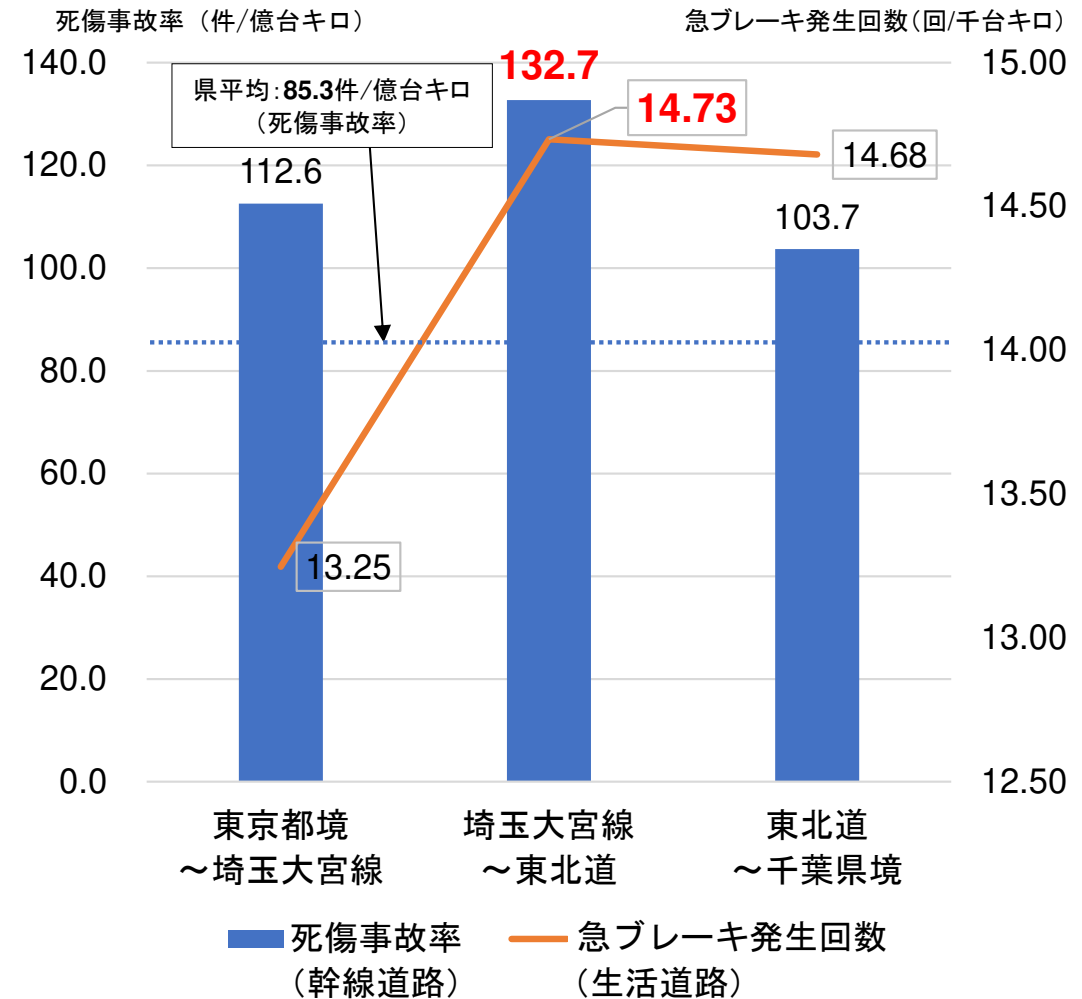
2. (5) 圏央道以南のエリア毎の交通状況 ～交通需要・交通安全～

- 人口密度は、埼玉大宮線～東北道が他のエリアに比べて6,052人/km²と最も高く、発生集中交通量も92万トリップ/100km²と最も多い状況である。
- また埼玉大宮線～東北道は、他のエリアに比べて幹線道路の死傷事故率は132.7件/億台キロと最も高く、生活道路の急ブレーキ発生回数も14.73回/千台キロと最も多い。

■人口密度と発生集中交通量※



■死傷事故率（幹線道路）と急ブレーキ発生回数（生活道路）



資料：平成27年度国勢調査、平成27年度全国道路・街路交通情勢調査

※対象エリアから発生していく自動車交通量の総和（発生交通量）と対象エリアに向けて集中してくる自動車交通量の総和（集中交通量）を足し合わせたもの

資料：ITARDAデータ（センサス区間別データ）※政令市の一般市道以上を対象に集計
資料：ETC2.0プローブ情報（令和2年7月）※ゾーン30を対象に前後急制動の発生回数を集計

2. (6)東西方向の主要断面における交通状況

- 各断面の圏央道、外環道、国道16号、国道463号、国道298号、県道の平日交通量の合計は交通容量を超過しており、埼玉大宮線～東北道間、東北道～千葉県境が交通容量の1.2倍以上となっている。
- また、各断面とも、トリップ長が30kmを超える長距離トリップの割合が最も高い。

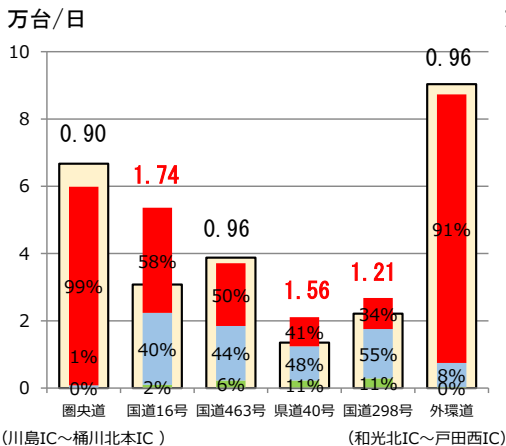
■位置図



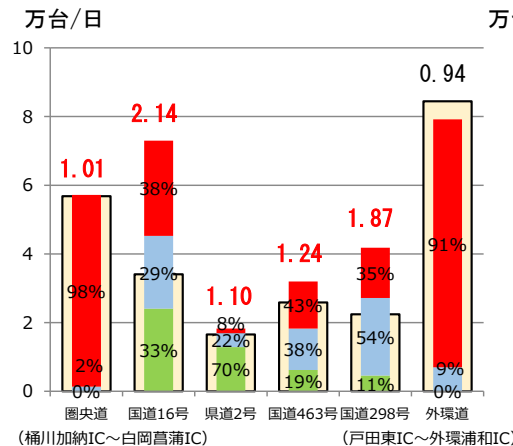
■圏央道－外環道の交通容量と平日交通量 ※グラフ内の数値は混雑度 (=交通量/交通容量)

平日交通量(万台/日) トリップ長割合: ■ 10km未満 ■ 10~30km ■ 30km以上 交通容量(万台/日) □

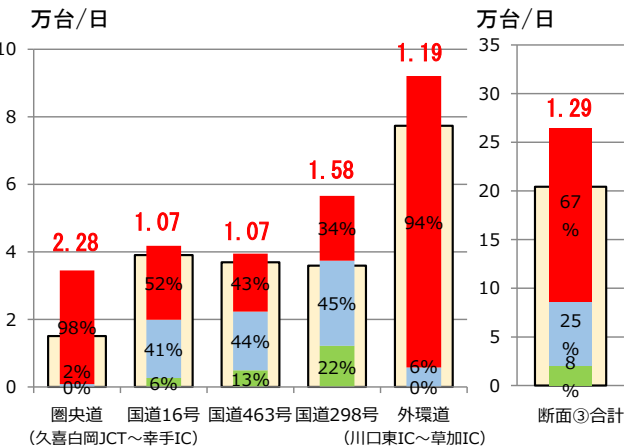
<断面①: 関越道－埼玉大宮線間>



<断面②: 埼玉大宮線－東北道間>



<断面③: 東北道－千葉県境>



2.(7)優先的に検討が必要な区間について

○外環道(三郷南～高谷)開通後の交通状況変化等に対応し、埼玉県南部における慢性的な混雑を改善し、物流施設の立地や人口集積が進む圏央道と外環道間の東西方向の連携を強化する観点から、**埼玉新都心線～東北道間を優先し**、概略計画の検討(計画段階評価)を進める。その他の区間については、引き続き地域特性や交通課題を分析する。

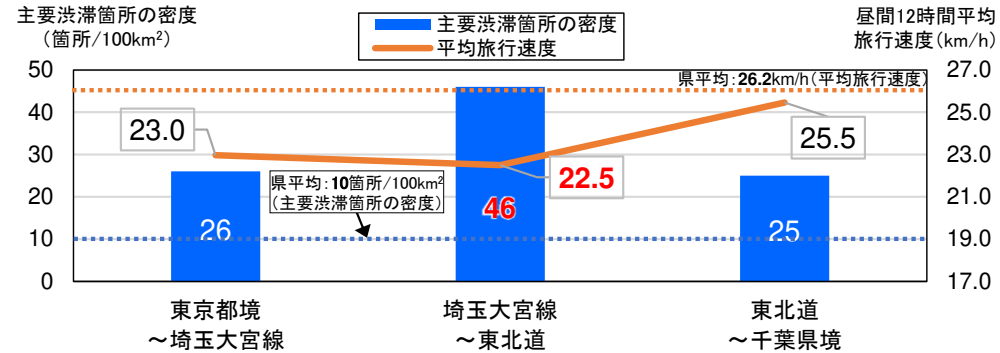


【凡例】

高規格幹線道路等	開通済	4車線以上	2車線
	事業中	■■■■■■■■■■	
直轄国道	開通済	4車線以上	2車線
	事業中	■■■■■■■■■■	
補助国道	開通済	—————	
東西軸	←————→		

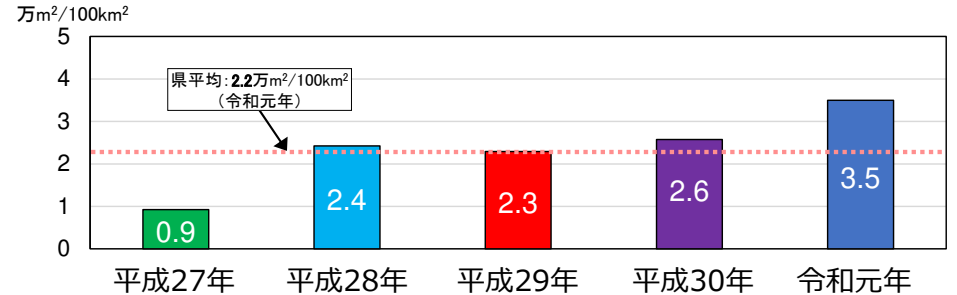
※ 矢印は具体的なルートを示したものではありません。

■ 主要渋滞箇所の密度と平均旅行速度



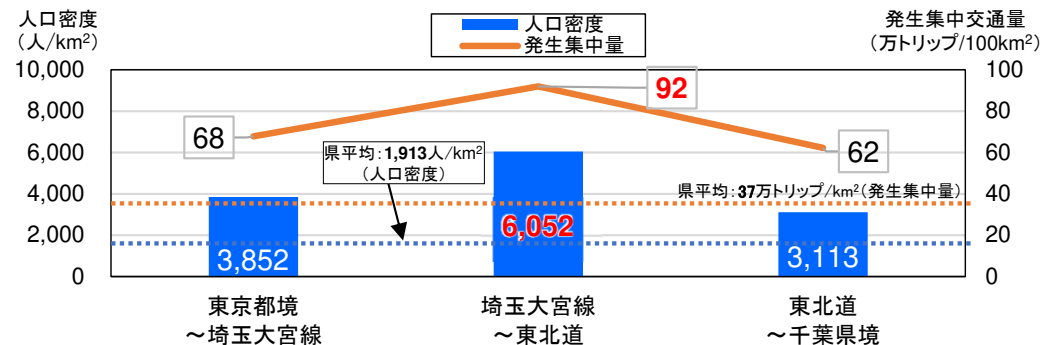
資料: ETC2.0プローブ情報(令和2年7月) ※主要地方道以上を対象に集計

■ 平成27年以降の新規企業立地計画の推移 (国道16・298・463号沿線※)



出典: 平成28年～令和2年版 日本立地総覧(日本立地ニュース社)
 ※圏央道以南の埼玉県の国道16・298・463号沿線市町(さいたま市は区ごと)

■ 人口密度と発生集中交通量



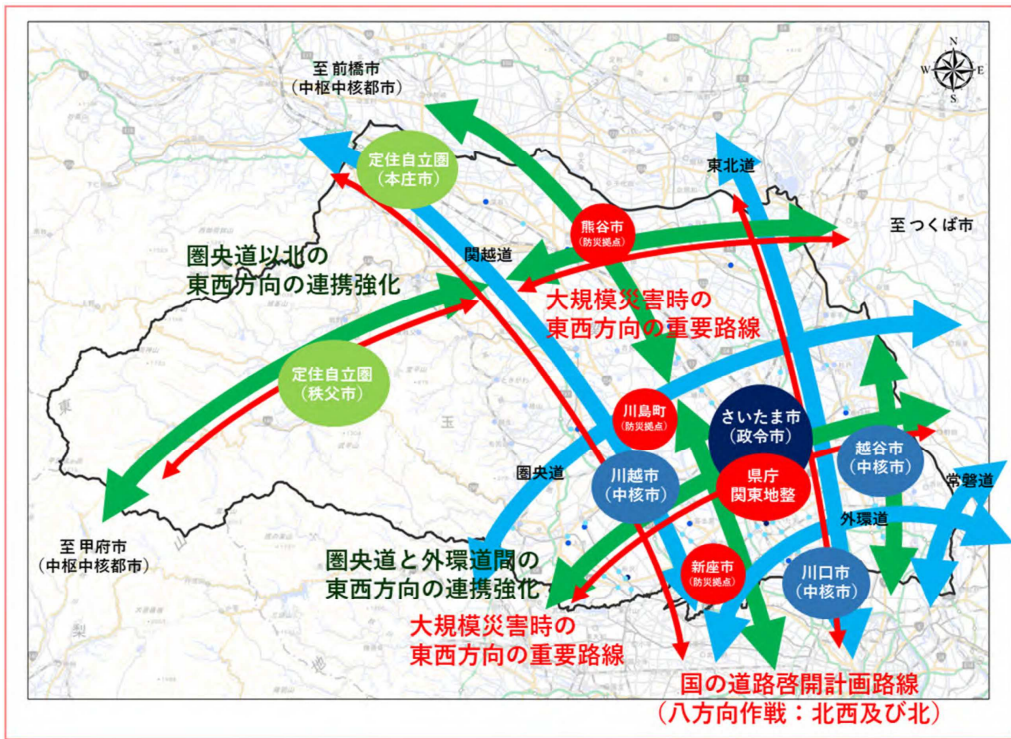
資料: ITARDAデータ(センサス区間別データ) ※政令市の一般市道以上を対象に集計
 資料: ETC2.0 プローブ情報(令和2年7月) ※ゾーン30を対象に前後急制動の発生回数を集計

3. 1 埼玉県東西軸道路に求められる機能 (埼玉大宮線～東北道付近)

3. 1. (1) 上位計画での位置づけ

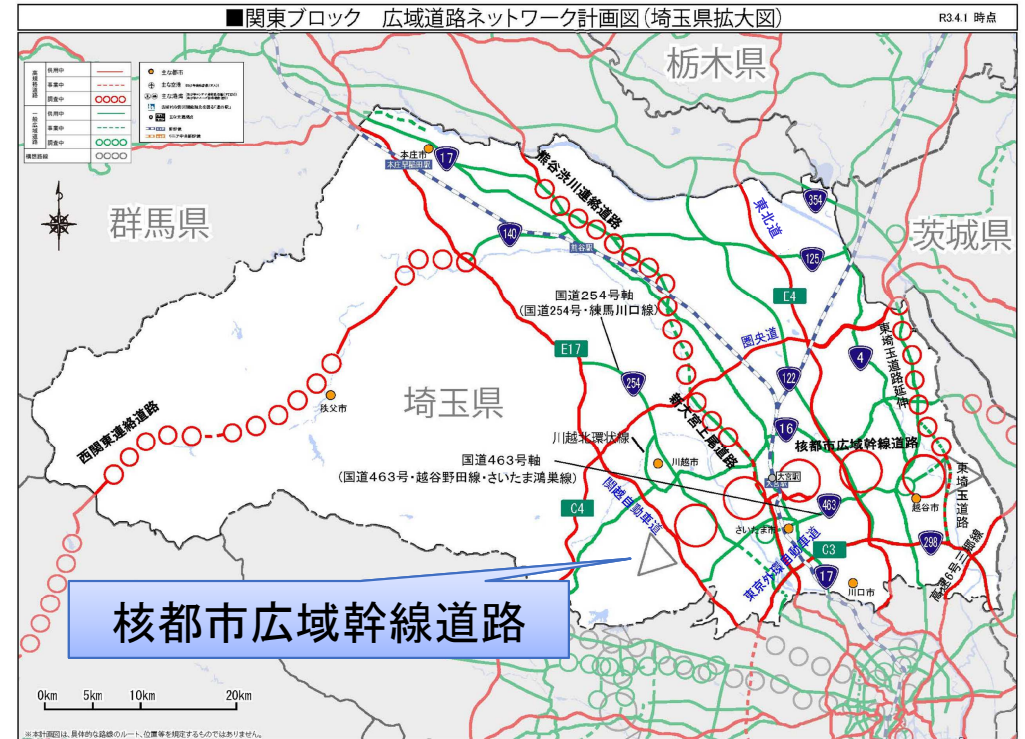
- 埼玉県は、「埼玉県広域道路交通計画(令和3年6月)」において、県内の広域道路交通ネットワーク基本方針として、県内東西方向の道路網の強化、県内政令市や隣県中枢中核都市との連携を強化する広域的な道路整備により、地域のさらなる発展と交流を促進すること、東西方向の高規格道路として核都市広域幹線道路を位置づけている。
- また、関東地方整備局は、「関東ブロック新広域道路交通計画(令和3年7月)」において、核都市広域幹線道路を高規格道路に位置づけている。

▼「埼玉県広域道路交通計画」 広域道路交通ネットワークのイメージ



出典：埼玉県広域道路交通計画(令和3年6月、埼玉県・さいたま市)

▼「関東ブロック新広域道路交通計画」 広域ネットワーク計画図(埼玉県拡大図)

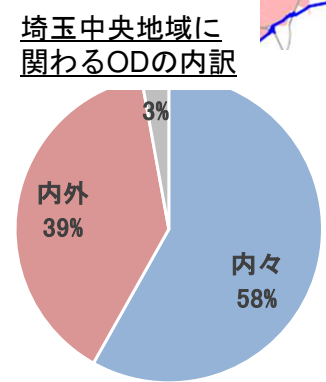
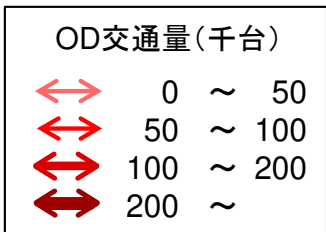
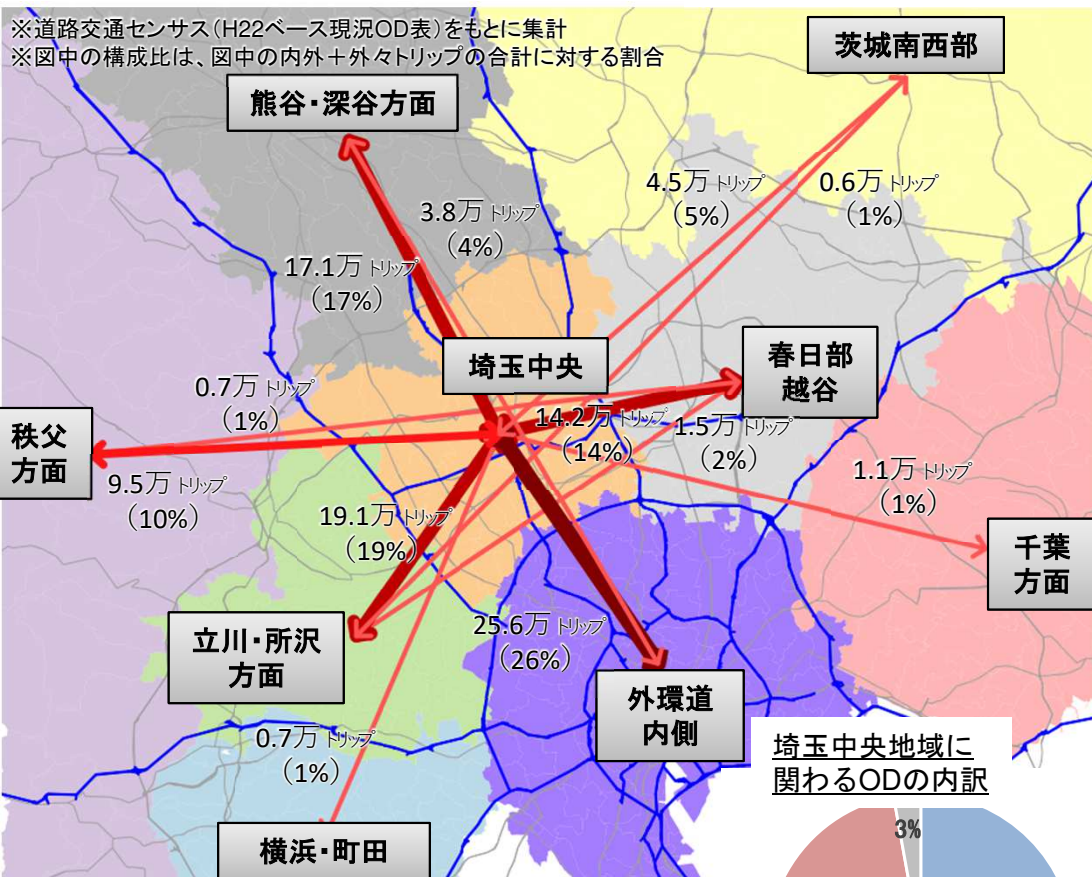


出典：関東ブロック新広域道路交通計画(令和3年7月、国土交通省関東地方整備局)

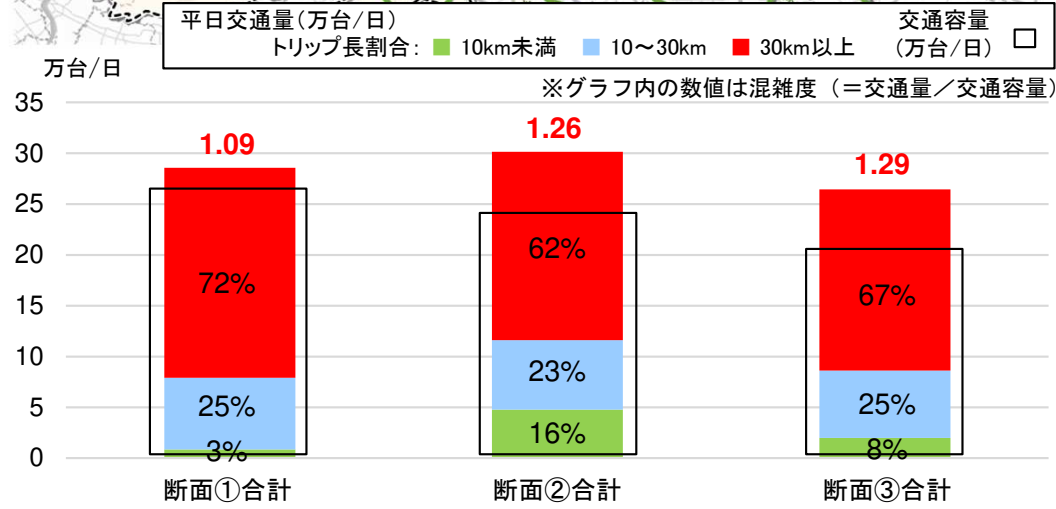
3. 1. (2) サービス水準について

- 埼玉中央地域は、外環道内側や熊谷・深谷方面といった南北方向のみならず、春日部・越谷方面や立川・所沢方面といった東西方向との結びつきが強い。
- 東西方向各断面の交通量は長距離トリップの割合が高く、交通容量を超過しているため、多車線の自動車専用道路の検討が必要。

■ 埼玉県中央地域に関わるODの状況



■ 東西方向における交通容量と長距離トリップの混入状況【再掲】

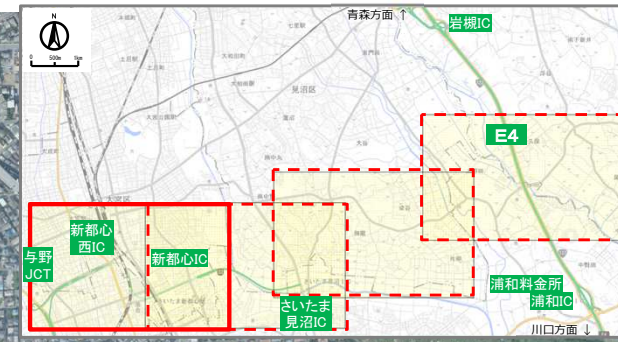


※一般道の交通量は令和元年2月7日・14日交通量調査結果、自動車専用道路の交通量は令和元年2月平日平均交通量
 ※交通容量は平成27年度全国道路・街路交通情勢調査の24時間交通量と混雑度から算出
 ※圏央道は平成27年度全国道路・街路交通情勢調査の対象となっていない対象区間があり、対象区間の近隣のセンサス区間より交通容量を設定
 ※トリップ長割合はH27センサスベース現況交通量推計結果(平成30年)より整理
 ※四捨五入の関係で合計値が100%とならない場合がある

3. 2 周辺地域の土地利用状況 (埼玉大宮線～東北道付近)

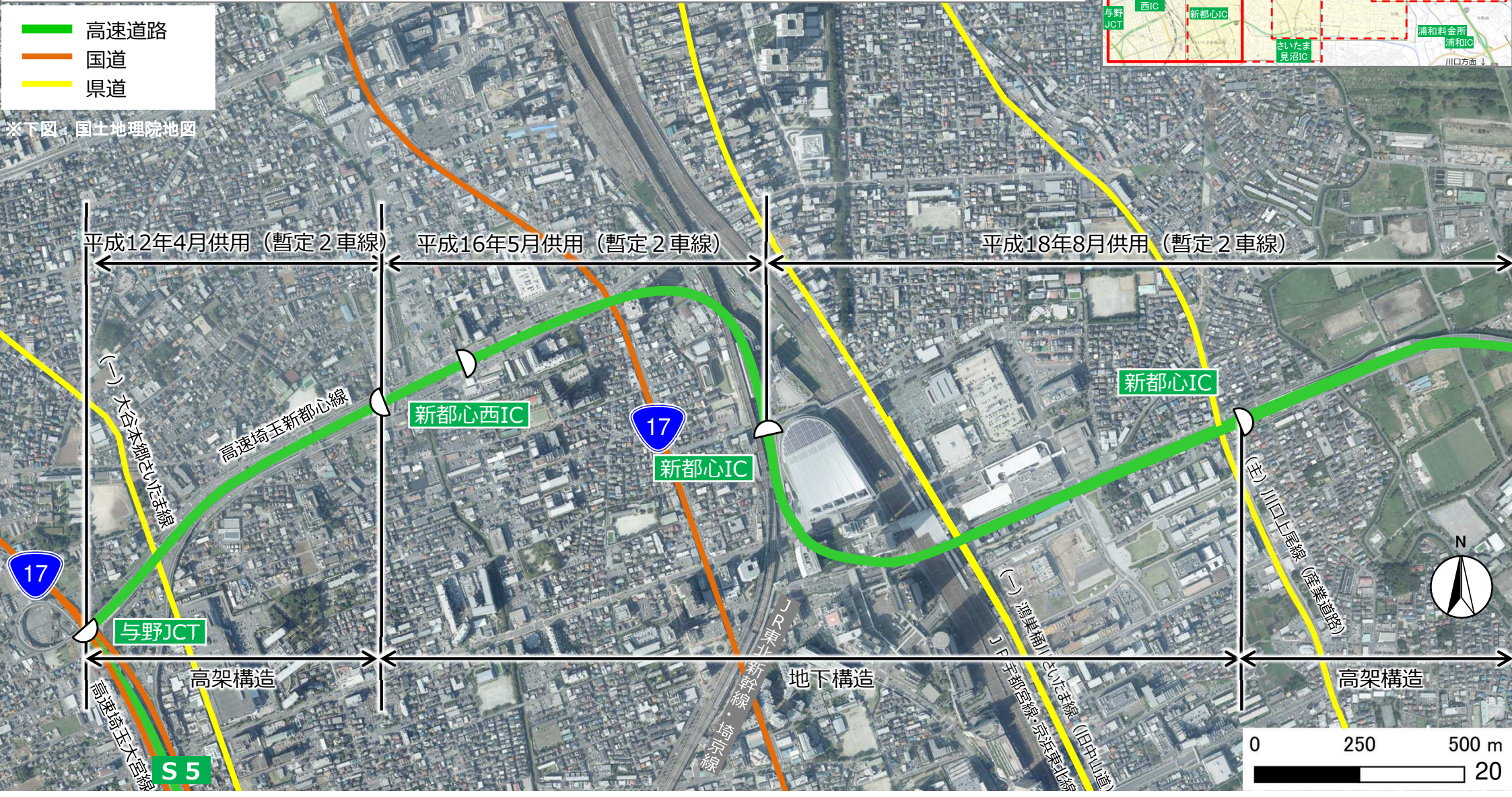
3. 2. (1) 東西軸道路周辺(埼玉大宮線～東北道付近)の状況1 / 4

- 与野JCTから新都心IC周辺は、高密度な市街地となっている。
- 与野JCTから新都心西IC間は平成12年4月、新都心西ICから新都心IC間は平成16年5月、新都心ICからさいたま見沼IC間は平成18年8月に暫定2車線で供用開始している。
- 与野JCT部分以外の区間は地下構造となっている。



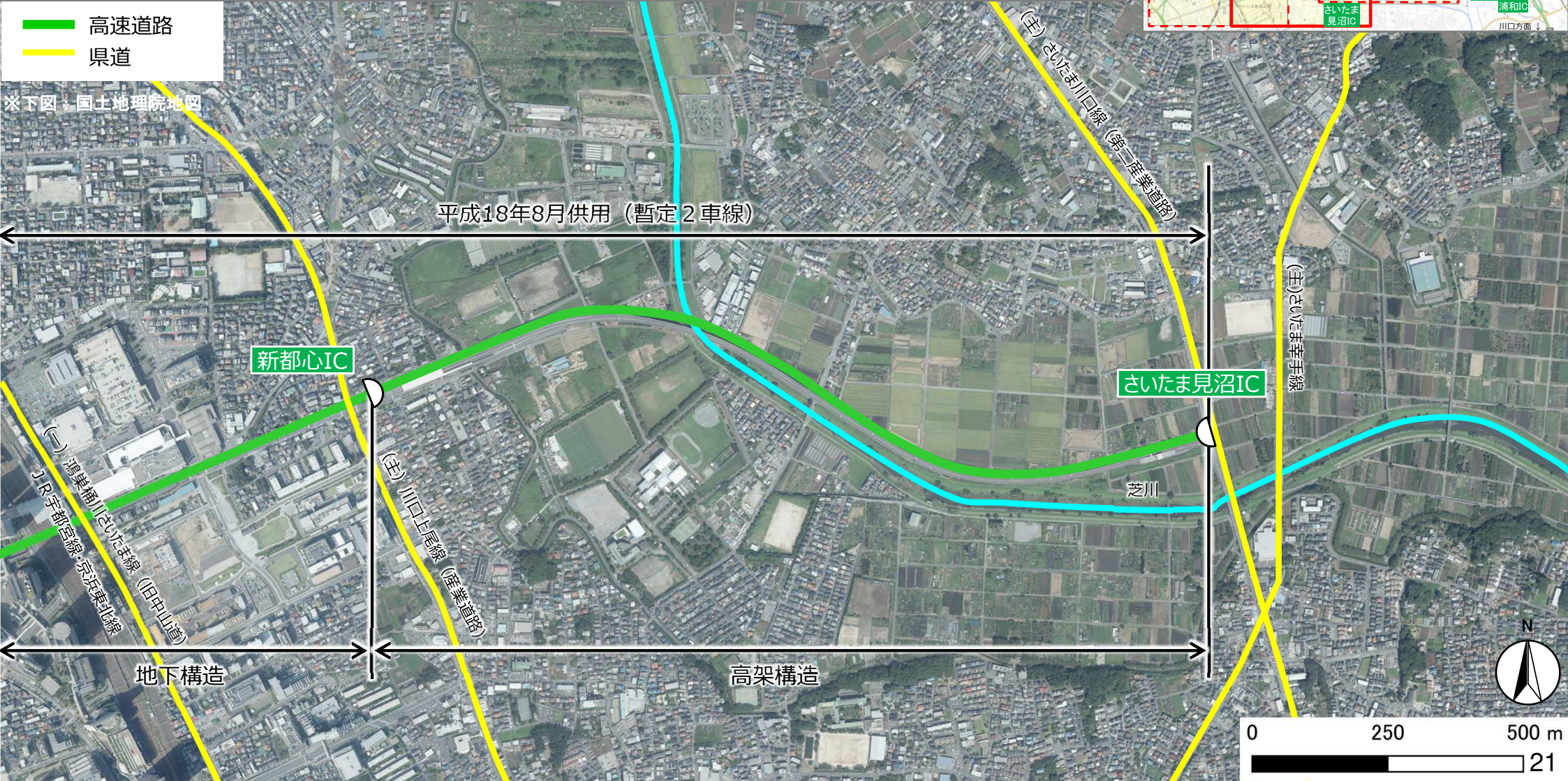
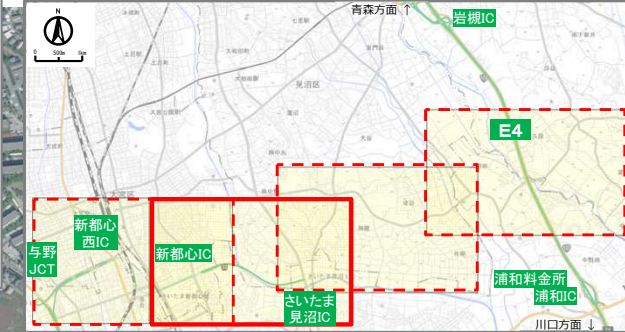
— 高速道路
— 国道
— 県道

※下図：国土地理院地図



3. 2. (1) 東西軸道路周辺(埼玉大宮線～東北道付近)の状況2/4

- 新都心IC付近は、高密度な市街地となっている。
- 新都心ICからさいたま見沼IC間は平成18年8月に暫定2車線で供用開始している。
- 新都心ICから西側区間は地下構造、東側区間は高架構造となっている。
- 新都心IC付近からさいたま見沼IC付近の区間は、田園地帯(見沼田圃)となっており、一部で芝川と併走している。

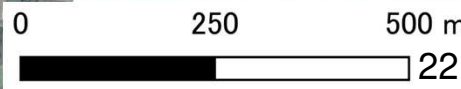


3. 2. (1) 東西軸道路周辺(埼玉大宮線～東北道付近)の状況3/4

○ さいたま見沼ICから加田屋川付近の間は、田園地帯(見沼田圃)と台地が入り組んでいる。

■ 高速道路
■ 県道

※下図：国土地理院地図

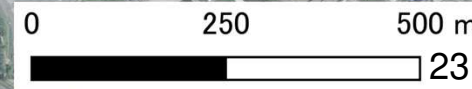
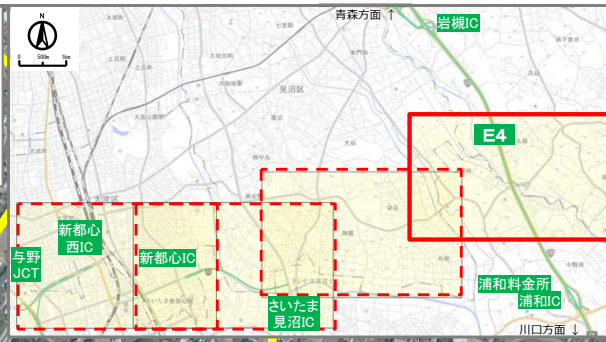


3. 2. (1) 東西軸道路周辺(埼玉大宮線～東北道付近)の状況4/4

- 東北道の浦和IC～岩槻IC間は、両側に国道122号が併設された構造となっている。
- 東北道より東側の綾瀬川以南は市街化され、埼玉スタジアム2002が立地している。
- 東北道及び国道122号周辺には公共施設が立地し、ほ場整備事業も実施中である。

■ 高速道路
■ 国道
■ 県道

※下図：国土地理院地図



3. 2. (2) 配慮すべき周辺環境(見沼田圃)について

- 見沼田圃は、さいたま市、川口市の2市にまたがる、面積約1,250haの大規模な緑地空間である。
- 埼玉県・さいたま市・川口市は、首都近郊に残された数少ない大規模な緑地空間として、平成7年に「見沼田圃の保全・活用・創造の基本方針」を策定し、土地利用の基準と手続きを定めている。



出典：「見沼たんぼ全域マップ」さいたま市

見沼田圃の保全・活用・創造の基本方針

(平成7年3月10日知事決裁)

1 保全・活用・創造の基本的方向

見沼田圃は、江戸時代以降の長い沿革をもち、様々な文化や技術が継承されてきた地域であり、首都近郊に残された数少ない大規模な緑地空間である。

見沼田圃の大半は農地であり、これまで主として治水上の要請から見沼三原則により土地利用が規制され、農業者の営農努力によって現在のような緑地空間として保全されてきたものである。

農地は食料の供給の場である外に、田園景観の形成、農業体験等を通じての情操教育の場となるなど、多面的な機能を有するとともに、その保全を通じて県土及び環境の保全等の機能が発揮されるが、これらの機能は、農家の適正な農業生産活動や農地の管理を通じて維持増進されるものである。

しかしながら、近年における見沼農業の変容や周辺における著しい都市化の進展及びこの地域の治水事業の進捗の見直し等を考えると、主として農家に協力を求めてきたこれまでの見沼三原則に代わり、農家及び土地所有者等の地域住民、都市住民並びに行政が一体となって見沼田圃の保全・活用・創造を図っていく新たな土地利用の方策を定めることが必要となっている。

その基本的方向としては、見沼田圃を人間の営みと自然が調和を保つ地域として、また、市街地に隣接した緑豊かな空間として、効率的・安定的に農業経営が行える場として整備するとともに、ライフステージに応じた自然とのふれあいの場として整備するなど、治水機能を保持しつつ、農地、公園、緑地等として土地利用を図るものとする。

なお、公園、緑地等として土地利用を行う場合には、農業との調和が図られるよう留意しながら、緑地や水辺地帯を野生生物の生息・生育空間として整備するなど、自然環境の保全・創造に配慮していくものとする。

こうした方向で見沼田圃の保全・活用・創造を図っていくためには、埼玉県、さいたま市及び川口市が重要な役割を果たすべきことにより、農家及び土地所有者等の地域住民、都市住民並びに行政がともに力を合わせていくことが肝要である。

この地域を美しく守り、見沼田圃からの多様な恩恵を持続的に享受できるようにしていくことは、次世代にかけての我々の責務である。

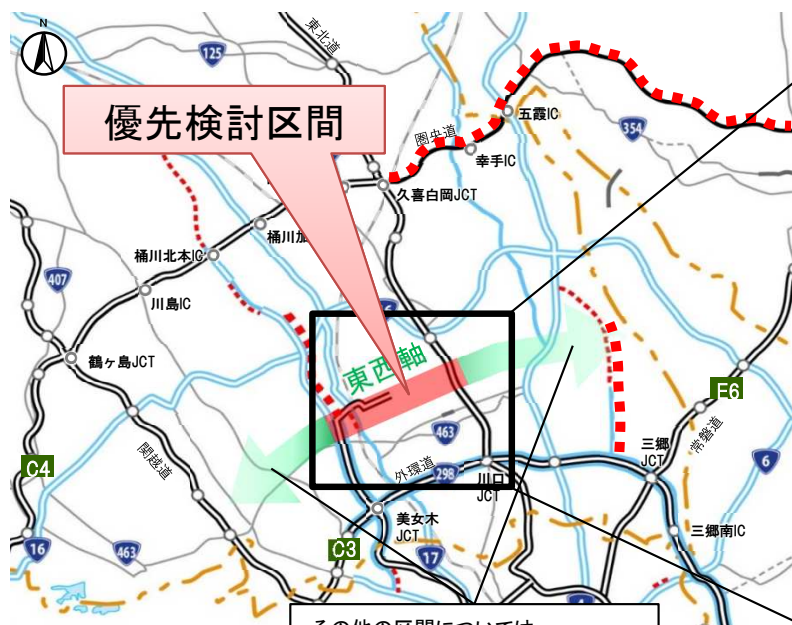
このため、行政の果たすべき役割を明示するとともに土地利用の基準を定めるものであり、今後、見沼田圃の土地利用は、この基本方針に則って行うものとする。

4. 埼玉県東西軸道路検討会のとりまとめ(案)

4. 埼玉県東西軸道路検討会のとりまとめ(案)

埼玉県東西軸道路検討会(令和3年12月10日)のとりまとめ(案)

- 優先検討区間**:外環道(三郷南～高谷)開通後の交通状況変化等に対応し、埼玉県南部における慢性的な混雑を改善し、物流施設の立地や人口集積が進む圏央道と外環道間の東西方向の連携を強化する観点から、埼玉新都心線～東北道間を優先し、概略計画の検討(計画段階評価)を進める。
- 求められるサービスレベル**:多車線の自動車専用道路
- 概ねの起終点(優先検討区間)**:起点はさいたま見沼IC、終点は東北道(浦和IC～岩槻IC間)付近とする。
- 配慮事項等**:
 - ・概略計画の検討にあたっては、地域の重要な区域・施設を把握し、見沼田圃を始め生活環境、自然環境、歴史・文化資源等に配慮する。
 - ・このためさいたま市が中心となり、国や埼玉県とも連携し、道路の必要性等について地域住民の理解を得られるよう、積極的に取り組む。
 - ・国、埼玉県及びさいたま市は、周辺道路管理者の東日本高速道路(株)及び首都高速道路(株)と調整しながら、今後の検討を進めていく。



その他の区間については、引き続き地域特性や交通課題を分析

※ 矢印は具体的なルートを示したものではありません。

